Deutscher Bundestag **Drucksache 16/9070**
16. Wahlperiode 07. 05. 2008

Antrag

der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

Zukunft der Bahn, Bahn der Zukunft – Die Bahnreform weiterentwickeln

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bahn ist für viele Menschen unverzichtbarer Teil ihres täglichen Lebens. Eine zukunftsorientierte Bahnpolitik baut darauf auf. Ziel ist es, den Menschen ein verlässliches, bezahlbares und attraktives Verkehrsangebot zu bieten. Dafür müssen die Deutsche Bahn AG kundenfreundlicher und effizienter, das Netz zuverlässiger, der Schienenverkehr leiser und die Bahnhöfe einladender werden.

Der Deutsche Bundestag stellte 1993 mit dem Beschluss des Eisenbahnneuordnungsgesetzes die richtigen Weichen dafür, dass sich der Schienenverkehr in Deutschland positiv entwickeln konnte. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) ist eines der modernsten und erfolgreichsten Bahnunternehmen weltweit. Gleichzeitig ist die Öffnung des Eisenbahnmarktes im Güter- und im Regionalverkehr weit fortgeschritten. Ab 2010 wird es durch die europäische Öffnung der Personenfernverkehrsnetze auch in diesem Bereich einen verstärkten Wettbewerb auf dem europäischen Schienennetz geben.

Dank der Bahnreform ist es in den vergangenen Jahren gelungen, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, durch Einführung von Marktprinzipien der Bahn unternehmerische Eigenständigkeit zu sichern, die Wettbewerbsbedingungen für die Bahn zu verbessern und die Belastungen der öffentlichen Hand zu verringern. Mit dem besonnenen Handeln von Gesetzgeber, Bahnvorstand sowie Personalvertretungen und Gewerkschaften ist es gelungen, diese Veränderungen sozial verträglich zu gestalten. Der soziale Frieden ist und bleibt ein Maßstab für eine erfolgreiche und zukunftsgerichtete Bahnpolitik.

14 Jahre nach der Bahnreform stehen der Schienenverkehr und die DB AG vor neuen Herausforderungen.

Nicht zuletzt wegen der Erfolge der Bahnreform ist der Schienenverkehr heute eine wichtige Grundlage der wirtschaftlichen Stärke des Exportweltmeisters Deutschland. In der Zukunftsbranche Logistik ist Deutschland Weltmarkt- und Systemführer. Hierzu haben die starken und steigenden Leistungen der DB AG im Gütertransport auf der Schiene sowie im Verbund mit Straße und Schiff maßgeblich beigetragen. Bei der Bewältigung der weiter steigenden Güterverkehrsströme hat die Bahn deshalb eine Schlüsselrolle. Darum muss das Verkehrssystem gleichermaßen wirtschaftsorientiert wie umweltfreundlich weiter wachsen. Das geht nicht ohne hohe Investitionen in das Netz, in die Lärmvorsorge und -sanierung, in die Bahnhöfe, in neue Bahntechnologie und in Umladeterminals.

Nur mit einem Investitions- und Innovationsschub sind diese Herausforderungen zu meistern. Die für diese Kraftanstrengung notwendigen zusätzlichen Mittel können nur durch eine Beteiligung Dritter ausschließlich an den Verkehrs- und Logistikunternehmen der Deutschen Bahn AG gewonnen werden.

Es geht deshalb darum, die Bahnreform konsequent weiterzuentwickeln. Der Deutsche Bundestag hatte am 21. November 2006 in einer Entschließung (Bundestagsdrucksache 16/3493) dafür elf Ziele formuliert.

Die diesen Zielen zugrunde liegenden Leitideen lassen sich am besten mit folgender Organisationsstruktur umsetzen: Die DB AG bleibt vollständig im Eigentum des Bundes. An den zusammengefassten Verkehrs- und Logistikunternehmen werden Dritte beteiligt. Dafür bedarf es keiner gesetzlichen Änderung.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, diese Organisationsstruktur umzusetzen und dabei insbesondere folgende Punkte zu gewährleisten:

1. Der integrierte Konzern der DB AG bleibt erhalten und wird gesichert. Private Investoren erhalten keinen unternehmensbestimmenden Einfluss auf den Kernbereich der Unternehmenspolitik der Deutschen Bahn AG.

2. Privates Kapital wird mit 24,9 Prozent an den Bereichen Verkehr und Logistik der DB AG beteiligt. Dafür werden der Güter-, der Fern- und der Regionalverkehr sowie dazugehörende geeignete Dienstleistungen der DB AG zu einer Gesellschaft zusammengefasst. Die DB AG bleibt zu 100 Prozent im Bundeseigentum und behält die Aktienmehrheit an dieser Gesellschaft.

3. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen bleiben dauerhaft und vollständig bei der DB AG und damit zu 100 Prozent beim Bund.

4. In einem Beteiligungsvertrag des Bundes mit der DB AG wird die oben beschriebene Struktur einschließlich der Beteiligung Dritter geregelt. Hierbei soll Bezug genommen werden auf die im Grundgesetz festgelegte Infrastruktur- und Angebotsverantwortung. Hierzu gehört, dass der Bund dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz – als Ausdruck der Daseinsvorsorge für den Bürger – Rechnung trägt. Soweit die Verkehrsangebote auf dem Schienennetz den Schienenpersonennahverkehr betreffen, obliegen die Verpflichtungen zur Daseinsvorsorge nach geltendem Recht den Bundesländern. Der Bund wird die Länder weiterhin bei der Erfüllung dieser Verpflichtungen mit Finanzmitteln unterstützen, wie sie derzeit im Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG) vorgesehen sind. An der Dynamisierung wird festgehalten; eine Revision ist für 2014 vorgesehen. Entsprechend den gesetzlichen Aufgaben der Länder (Bestellorganisationen, Verkehrsverbünde) sollen eine Vernetzung und Vertaktung von Nah- und Fernverkehrsangeboten erfolgen. Vor Abschluss ist der Beteiligungsvertrag dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages vorzulegen.

5. Der konzerninterne Arbeitsmarkt muss auch nach der Anteilsveräußerung langfristig gesichert bleiben. Wir nehmen die entsprechende Einigung der Tarifvertragsparteien zur Kenntnis.

6. Der Veräußerungserlös wird zu etwa gleichen Teilen verwandt für ein Innovations- und Investitionsprogramm für den Schienenverkehr, für eine Aufstockung des Eigenkapitals der DB AG und für den Bundeshaushalt. Der Bund erwartet, dass die der Bahn zur Verfügung gestellten Mittel für nationale Innovationen und Investitionen der Bahn verwandt werden. Mit dem

Programm werden insbesondere Lärm mindernde, Energieeffizienz steigernde und Netz verbessernde Maßnahmen sowie Investitionen in Bahnhöfe finanziert.

7. Aus wettbewerbs- wie aus europarechtlichen Gründen wird sichergestellt, dass der Bereich Verkehr und Logistik keine diskriminierenden Einflüsse auf die Infrastrukturunternehmen ausüben kann.
8. In einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) sollen die Regelungen zu Qualitätsparametern und zu Berichtspflichten an das Parlament vertraglich vereinbart werden. Dazu ist vorher die Zustimmung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages einzuholen sowie das Benehmen mit den Ländern herzustellen. Der Abschluss der LuFV soll auf der Basis einer haushaltsgesetzlichen Ermächtigung stattfinden. Die Bundesregierung wird künftig jährlich dem Deutschen Bundestag über die Entwicklung und den Zustand der Infrastruktur sowie über die Umsetzung der LuFV berichten.
9. Die Gesetzgebungskompetenz des Deutschen Bundestages für die wesentlichen eisenbahnpolitischen Steuerungsinstrumente bleibt unberührt (z. B. Allgemeines Eisenbahngesetz, Bundesschienenwegeausbaugesetz, Regionalisierungsgesetz).

Berlin, den 7. Mai 2008

Volker Kauder, Dr. Peter Ramsauer und Fraktion
Dr. Peter Struck und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333